Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1059 de 2012

COMISIÓN DIRECTIVA DEL COLEGIO DE PROFESIONALES DE LA MARINA MERCANTE

Desarrollo y políticas del transporte marítimo-fluvial
ver exposición

AERÓDROMO DEPARTAMENTAL DE MALDONADO "EL JAGÜEL"

Situación
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de mayo de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Amin Niffouri.
MIEMBROS:	Señores Representantes Gustavo Osta, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi, Pedro Saravia Fratti y Rubenson Silva.
INVITADOS:	Por el Colegio de Profesionales de la Marina Mercante, Piloto Mercante licenciado Mario Moledo, Secretario; Jefe Ingeniero, licenciado Ambrosio May, Vocal; Jefe Ingeniero, licenciado Richard Martirena, Relaciones Públicas y Capitán Mercante Óscar Goinheix.
	Por el Aeródromo "El Jagüel", señores Eduardo Leoncini, Presidente y Juan Manuel Burgueño, Vicepresidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante, integrada por el Jefe de Ingenieros, licenciado Ambrosio May -Vocal del CPMM-, el Piloto Mercante, licenciado Mario Moledo -Secretario del CPMM-, el Jefe de Ingenieros Richard Martirena -RRPP del CPMM -y el Capitán Mercante, señor Oscar Goinheix.

SEÑOR MAY.- En primer lugar, queremos agradecer que nos hayan recibido y disculparnos porque el Presidente y el Secretario, quienes normalmente tienen a su cargo encabezar este tipo de tareas, no pudieron asistir a esta reunión por motivos laborales; como ustedes saben, uno de los males que nos aquejan es la falta de continuidad que podemos otorgarle a estas tareas.

Esta no es la primera vez que concurrimos a esta Comisión pero, lamentablemente, hasta ahora no hemos obtenido respuestas favorables a nuestras inquietudes. Esto, lejos de desanimarnos, nos motiva a volver, a tratar de aclarar las cosas y exponer nuestras inquietudes a fin de conocer el punto de vista de los integrantes de la Comisión, como así también las posibilidades que tiene esta asesora en cuanto a nuestros planteos.

A continuación, para organizar la tarea, voy a solicitar a alguno de mis colegas que plantee uno de los temas medulares; luego yo me referiré a otro de los asuntos que queremos considerar.

SEÑOR MOLEDO.- Soy Piloto Mercante y Secretario del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante.

Tenemos varios temas para considerar; algunos son de larga data y ya los hemos planteado en esta Comisión. En esta ocasión queremos referirnos a la Ley Nº 18.881, que exonera a los buques extranjeros que prestan servicios a Entes del Estado de realizar el embanderamiento con bandera uruguaya. Anteriormente, estos buques tenían la obligación de poner bandera uruguaya, lo cual implicaba contar con tripulación uruguaya, como así también regirse por las leyes -sociales y laborales -de nuestro país. En realidad, se ha eximido a los buques extranjeros de embanderar con bandera nacional argumentando, entre otras cosas, que el trámite es muy largo y que implica un costo muy importante para los armadores. Además, según se establece en la ley, esto trae algunos inconvenientes para el Estado uruguayo. Por el contrario, yo creo que al Estado uruguayo no le ocasiona ningún inconveniente, ya que simplemente se trata de un trámite. En realidad, creo que es un pretexto, porque hay intereses particulares. Digo esto porque sé que algunos buques solicitaron el favor de que se les exonerara de la obligación de poner bandera uruguaya, lo cual perjudica el personal embarcado y a toda la gente que está desembarcada e intentando obtener un puesto de trabajo.

Se dice que actualmente existen operaciones de dragado realizadas en muelles privados, donde las embarcaciones operan con su bandera de origen. En realidad, estos son argumentos que se dieron antes de ser aprobada la ley, por lo que esas embarcaciones estaban realizando esa tarea en forma ilegal, ya que estaban operando sin la habilitación correspondiente; eso es algo notorio.

Por otro lado, no nos sirve el pretexto de que los trámites demoran mucho, porque con ese criterio si lleva mucho tiempo sacar la cédula de identidad, puedo traer a un extranjero y ponerlo a trabajar inmediatamente. Por tanto, creo que ese argumento no es válido.

Asimismo, nos llamó mucho la atención la celeridad con que se aprobó esta ley -la cual fue votada por todos los Partidos-, teniendo en cuenta que hay tantos proyectos de ley, que pueden ayudar al desarrollo del país, que están esperando su oportunidad y, por distintos motivos, no son aprobados. Además, no se consultó a las partes para aprobar esta ley, ya que en ningún momento se preguntó la opinión de los gremios marítimos. Simplemente, salió adelante por el interés de los armadores extranjeros. Pero lo concreto es que está generando desempleo y, lo más importante, es que fija un mal precedente para el futuro inmediato. Digo esto porque cuando comience la prospección petrolera será necesario contar con una cantidad de buques, de buques auxiliares, de plataformas y "supply", y si se sigue aplicando esta ley -lo cual será así porque está aprobada- se va a generar un problema, porque mucha gente está esperando con expectativa que la Marina Mercante incremente el número de buques y las posibilidades de trabajo, pero al existir este precedente, esto no va a ser posible, porque van a venir buques con bandera extrajera, los cuales van a operar, van a terminar su trabajo y se van a ir, y los trabajadores del ámbito marítimo no obtendrán ningún beneficio.

Básicamente, eso es lo que sucede con la ley. Por tanto, creo que sería interesante que los señores legisladores lo tuvieran en cuenta. Yo sé que derogar una ley es muy difícil -que se deroga con otra ley- pero, de pronto, se puede hacer una serie de enmiendas o aclaraciones que permitan mejorar la parte laboral y social. Todos sabemos que el Estado uruguayo siempre exigió compromisos sociales a cualquier empresa que trabajara en el ámbito nacional, y parte de la tripulación que embarca en los buques extranjeros es uruguaya, pero nosotros no tenemos claro qué porcentaje de esa tripulación va a quedar y qué leyes sociales van a cumplir, o no. Digo esto porque un buque que tiene bandera extranjera, de hecho, es territorio extranjero y no tiene ninguna obligación de cumplir con el Estado uruguayo. Por tanto, no sabemos dónde estamos parados y hasta dónde va a llegar la responsabilidad de esas empresas con respecto al tratamiento laboral con el personal embarcado.

SEÑOR GOINHEIX.- Quiero aclarar que nosotros somos mercantes y no estamos todo el tiempo en Montevideo -como otros gremios-, y que con el Capitán Moledo -a quien conozco desde la Escuela Naval- me encontré afuera de la Sala, por lo que algunos temas no los podemos tratar todos los días después del trabajo. Por esta razón, me enteré de algunas cosas recién en el día de hoy.

En ese sentido, quisiera decir que de acuerdo a lo que estudié en la Escuela Naval, no sé si en el Código de Comercio o en otra legislación -les pido disculpas por la falta de precisión -el transporte entre puertos nacionales, lo que se llama cabotaje, obligatoriamente debe hacerse bajo bandera uruguaya. Y en este Código, o en la ley correspondiente, se establecía -como excepción- que en caso de crisis, cataclismo o necesidad urgente se permitía que buques de bandera extranjera hicieran ese transporte de cabotaje. Esa legislación es uruguaya, y es la que vale porque estamos en Uruguay, pero también vale para cualquier país del mundo -Argentina, Brasil o cualquier otro-, ya que los otros países reservan el cabotaje para sí mismos, ya sea marítimo o aéreo, y supongo que hasta terrestre. No creo que un ómnibus con matrícula de Porto Alegre pueda circular por Montevideo, por lo menos, no trabajando.

Para mí, lo básico es que se está perdiendo el concepto de Estado de Derecho. Por ejemplo, he estado discutiendo con inspectores de tránsito que permiten a las motos circular por la acera en 18 de julio y me dicen: "Lo que pasa es que las motos están muy expuestas transitando por la calzada". Bueno, eso es legal o ilegal. Hay que ponerse de acuerdo y respetar el Estado de Derecho.

Creo que para los legisladores es muy fácil quebrar el Estado de Derecho creando un nuevo Derecho. Por ejemplo, hay una ley que obliga a determinada cosa; entonces, se saca un decreto que haga una excepción. Pero el día que en el Código de Comercio se dijo que el transporte entre puertos uruguayos o cualquier operación dentro de aguas uruguayas le correspondía a banderas uruguayas, se discutió semanas, días y meses. No fue a la ligera que se dijo; hubo razones por detrás. Y muchas de ellas son hasta estratégicas. No podemos poner nuestras necesidades internas en manos de extranjeros. Si yo quiero llevar trigo de Salto a Dolores, lo tengo que hacer bajo bandera uruguaya que responda a todo lo que es uruguayo, a nuestros intereses y que el día de mañana, si tiene mejor flete llevando grano de Tahití a Mongolia que no se vaya y nos deje desnudos. Cuando se aprobó esa ley quedaron cantidad de cosas atrás y no podemos derogarla simplemente porque a alguien le tome mucho tiempo. Digo esto a nivel estratégico del país, la legalidad y el Estado de Derecho, más allá de que nosotros, como trabajadores, nos vemos afectados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera ponerlos al tanto sobre lo que se ha estado trabajando con respecto a esta ley. Para ello, voy a dar la palabra al señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- En primer lugar, quisiera saludar a la delegación que hoy nos visita.

Esta ley -en la que me tocó ser parte importante para llevarla adelante- tenía como fin agilizar algunos trámites de abanderamiento porque en realidad existían problemas sostenidos por todos quienes pasaron por esta Comisión y que hablaron del proyecto cuando aún lo era. Por acá pasaron todos: la parte pública, la parte privada y los trabajadores, hablaron y se expresaron sobre esta ley. Eso consta en las versiones taquigráficas de dichas reuniones.

Desde la Comisión y desde el Poder Ejecutivo cuando modificamos la ley siempre quisimos garantizar -por un período acotado de tiempo, de quince hasta dieciocho meses, por obras específicas del dragado o por cuestiones de logística- que se cumpliera con la regulación en cuanto a tripulaciones y temas del ámbito laboral, que marca la legislación uruguaya. Eso siempre estuvo presente.

La ley quedó redactada de tal forma, lamentablemente, que se prestó para una doble interpretación, que inmediatamente las empresas que están haciendo tripulaciones para la empresa "Reynaert", aplicaron. Fueron para el lado de que si se tiene un barco con bandera extranjera, entonces, corre cualquier cosa: se pone y se saca lo que se quiere. Esto motivó el movimiento que hubo en estos meses y el resultado de este movimiento -donde la Comisión trabajó muy activamente- es que esta ley se va a derogar. Realmente, hoy toma estado parlamentario un proyecto alternativo en el que seguramente van a aparecer cosas como que si quieren utilizar una forma más rápida de abanderar, podrán hacerlo a través de la vieja ley, pero si quieren mantener su bandera de origen deben cumplir con el tema de que las tripulaciones sean 90% oficiales y 90% de tripulantes, como una condición básica para poder mantener la bandera de origen.

Nosotros ya cumplimos con las etapas internas y este proyecto ingresará en el día de hoy al Parlamento. Luego volverá a la Comisión para que lo discutamos. Mediante el primer artículo del proyecto se deroga esta ley y el resto es una modificación en el sentido que ya expliqué.

De cualquier manera, les quiero comunicar que la Comisión no estuvo quieta todo este tiempo. A raíz de este problema la Comisión intervino y se lograron acuerdos con la empresa "Reynaert" -que está dragando el muelle C- que están reflejados en tres convenios colectivos y de los cuales les voy a entregar una copia. Allí está todo regulado: los tripulantes son uruguayos pedidos a los sindicatos. También se regula de dónde se toman los trabajadores, la cantidad que se toma, el régimen de trabajo, la jornada laboral, salarios, valor de las horas extra, francos generados, alimentación, francos acumulados a la licencia, tareas no incluidas dentro de la categoría laboral, condiciones de trabajo, aguinaldo, licencia, salario vacacional, forma de pago, ropa de trabajo, artículos de higiene y limpieza, artículos de consumo a bordo, prevención de accidentes, siniestros, feriados pagos, lesiones, etcétera. En cada uno de estos convenios firmados con las corporaciones sindicales que integran la Intergremial Marítima se regula todo. Uno trata el tema del centro de maquinistas; otro, está integrado con la gente del SUNTMA Allí se regulan las tripulaciones que hace la draga, las que hace otra draga que está parada en reparaciones, las tripulaciones de los gánguiles, que están operando hoy, y del pontón que está trabajando en el muelle C.

A pesar de que la ley estuvo vigente, la Comisión entendiendo que no había salido como la propia Comisión y como el Parlamento había querido, mientras no se procesaba el cambio intervino para lograr un acuerdo que está reflejado en estos tres convenios que firmaron los gremios. Compartimos la inquietud que ustedes tenían, la ley no quedó bien redactada, se prestó para esa doble interpretación y nosotros vamos a derogarla. Seguramente, el mes próximo este trámite va a quedar resuelto. En esa ocasión los invitaremos a opinar sobre el mismo.

SEÑOR MOLEDO.- Agradecemos la aclaración ya que realmente, no sabíamos que esta ley iba a ser derogada ni que iba a tener modificaciones. Nosotros vinimos con el texto original porque no teníamos conocimiento de los cambios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tanto desde la oposición como desde el oficialismo nos preocupamos mucho por lo que sucedió.

SEÑOR MAY.- Si bien tenemos muchos problemas, en el día de hoy vamos a tratar de no cansarlos con ellos.

Queremos tratar un poco el tema de la soberanía. Como todos sabemos, la soberanía se manifiesta con los aviones de PLUNA, con los buques de bandera nacional, etcétera. La soberanía es no tener dependencia ajena. Lamentablemente, nuestra marina mercante, por el año 1996, perdió su último buque de ultramar, lo que nos ha obligado a tener que exportar nuestras mercaderías pagando fletes que son divisas que salen del país.

En ese sentido, podemos decir que el Puerto de Montevideo desde sus comienzos como puerto natural, se caracterizó por las bondades geográficas y, de hecho, al transformarse en un puerto de la zona, tuvo que crear una logística para el aprovisionamiento de todos los buques que históricamente venían. Con el correr de los años -afortunadamente, según lo demuestran las estadísticas actuales- la actividad portuaria y el movimiento de cargas en el Puerto de Montevideo ha aumentado, y con todas las obras que se van a desarrollar, esperamos que aumente mucho más. Y en cuanto a los insumos y la logística, tenemos el tema del "Bunker", un término muy normal en nuestra jerga pero quizás algunos legisladores no lo conozcan. El "Bunker" es el aprovisionamiento de combustible para los barcos: los buques que vienen tienen mayor o menor necesidad de "Bunker" y hay que darles facilidades, combustible, agua, etcétera. Cada vez vienen barcos más grandes, con más consumo, y todos estos aspectos deben ser tenidos en cuenta. A la fecha de hoy, según las estimaciones que tenemos, el volumen de "Bunker" que se demanda en el Río de la Plata -hablemos de Argentina y Uruguay- es del orden de 1:000.000 o 1:300.000 toneladas anuales.

Entendemos que la política de ANCAP con relación a los precios del "Bunker", es decir a su logística, nunca ha sido demasiado inteligente, en el sentido de priorizar su oferta como parte de una logística de abastecimiento en el conjunto de todas las posibles. El "Bunker" es un aprovisionamiento más; entonces, en

la medida en que demos facilidades para determinados aprovisionamientos, podemos recibir una serie de agregados. Pero en vez de priorizarlo como una oferta más en su logística, lo ha encarado más como un negocio que le tiene que dejar determinado margen de ganancia y se ha movido en función de eso.

Es obvio que los costos de producción del "Bunker" en un país como el nuestro, donde no poseemos petróleo -por lo menos, si lo tenemos está bien guardado -difícilmente sea competitivo con aquellos mercados que sí lo tienen y cuentan con plantas de destilación, en economías de escala mucho mayores, lo cual abarata los costos de producción. No obstante, en la región del Río de la Plata -también podemos incluir al sur de Brasil- ANCAP ha tenido la oferta de mayor precio. El precio de nuestro combustible -no es nafta, sino fuel oil pesados; me refiero al "Bunker"- siempre ha sido excesivamente mayor que el de Argentina y Brasil. En épocas en que la diferencia de precios no era muy fuerte -si bien era mayor, no era demasiado elevada con relación a la Argentina- Montevideo supo presentar ventajas logísticas frente a Buenos Aires. Nosotros vendíamos el combustible a unos US$ 40 más. El fuel oil en ANCAP cuesta US$ 785 y lo vendíamos a US$ 40 más, lo que representa una cifra bastante significativa. Argentina no ofrecía una logística apropiada; entonces, para cargar mil toneladas de combustible, un barco necesitaba estar tres días, porque se lo traían en cantidades muy pequeñas, había demoras, etcétera. Ahora bien, los argentinos supieron acomodarse a la situación y a la fecha han logrado ofrecer una buena logística. O sea que desapareció esa ventaja que teníamos, con la contra de que en vez de bajar un poco el precio de combustible, lo hemos subido aún más: hoy estamos US$ 100 por encima. Obviamente que por este tema se ha ido a hablar con ANCAP y se ha tratado en el Ministerio de Industria, Energía y Minería. Pero, mal que me cueste, hace muchos años aprendí que ANCAP es un organismo que no da muchas explicaciones y que tiene políticas medio caprichosas.

Estas políticas erráticas han tenido como consecuencia la crisis del sector marítimo involucrado. Ya habíamos perdido los barcos de ultramar y a la fecha estamos viendo que se está perdiendo lo poco que queda de cabotaje. Hay una empresa con una larga tradición que tenía tres barcos: uno lo raleó, otro lo tiene vendido y le está quedando solo uno. En lo que tiene que ver con empresas que se dedican al transporte de cargas líquidas -como hidrocarburos- en la plaza hay cinco buques de esas características, de los cuales a la fecha solo están quedando dos operativos. Y por la forma en que han decaído las ventas de combustible en los años 2009, 2010, 2011 y 2012, pensamos que es mínima la posibilidad de que subsistan. En el año 2009, 988.000; en 2010, 477.000; en 2011, 392.000 -estas son cifras de ANCAP- y en cuatro meses que van de 2012, 87.000: ya sabemos cuál será el resultado, si hacemos la proyección.

No sé cómo pueden incidir ustedes en ANCAP, pero hago el planteo por lo menos para que sean conscientes del problema que tienen las empresas, que no es poca cosa: de cinco buques que se dedicaban a esa actividad, en una flota que era de tres buques más, ya desaparecieron dos. Después queda dragado uruguayo, Ferro y Líneas Platenses que también está viviendo una crisis tremenda.

Les comento que con el tema de la transformación de la Refinería de ANCAP, que estuvo parada no sé cuánto tiempo, se importó destilado, refinado. El combustible es traído por grandes barcos que quedan afuera. A ese combustible hay que trasbordarlo para mandarlo a la Refinería de La Teja y que de ahí se distribuya. Eso es cabotaje. Y como se decía aquí, esa tarea está reservada a buques de bandera nacional, pero ANCAP siempre le ha buscado la vuelta para tercerizarla y termina haciéndola con barcos de otra bandera. Quizás ahora les aparezca alguna solicitud por algo parecido a lo de la draga, porque ANCAP decidió hacer una licitación para buques alijadores -que ya salió-, pero parece que la armadora está diciendo que todo es muy caro, muy lento. Entonces, supongo que lo que salió para el dragado, de repente va a salir también para ese otro tema.

Por lo tanto, realmente nos vemos prisioneros de una situación en la cual poco podemos hacer y hemos encontrado pocos oídos de los legisladores para ayudar a revertir esta caída dramática que está teniendo la actividad marítima.

Es todo por mi parte; gracias.

SEÑOR GOINHEIX.- Para que se entienda la estrategia del "Bunker" hay, por ejemplo, buques graneleros de gran calado que suben el Río Paraná a cargar en diferentes puertos de Argentina y de ahí salen para lugares tan remotos como China, Rusia o Estados Unidos. Y por problemas de calado, por falta de dragado del Paraná, tienen que completar por ejemplo en Nueva Palmira; antes se hacía acá, frente a Montevideo. La estrategia de esos buques es salir del puerto de Rosario, o de donde sea, con el máximo de carga y con el mínimo de combustible suficiente para llegar a Nueva Palmira o a

Montevideo. Allí, ya en aguas profundas, es donde hacen "Bunker" y lo mismo sucede con los cruceros que vienen en verano a Montevideo: tienen que elegir si hacen "Bunker" en Buenos Aires o en Uruguay. Entonces, me parece que la estrategia es ser más llamativos para esa gente a fin de que les sea más atractivo Montevideo que Buenos Aires, que otros puertos u otros métodos. Eso no solo le genera la venta del "Bunker" a ANCAP, o el puesto de trabajo para un par de empresas que tienen petroleros, sino que se está trayendo un barco que va a tener distintas necesidades que surgen, por ejemplo, porque el cocinero se quedó sin lechuga, al jefe de máquinas se le rompió un generador o hay que desembarcar a un tripulante que se enfermó. En definitiva, se genera un movimiento a todo nivel.

SEÑOR MOLEDO.- Como corolario de lo que vienen diciendo los colegas, quisiera puntualizar que ANCAP, ente uruguayo que tiene que ver con el combustible, está perdiendo por año algo así como US$ 30:000.000 -si no tengo mal la última cifra-, porque todo el combustible que se importa se traslada en buques de bandera extranjera. Con lo que se pierde por ese concepto, perfectamente podríamos tener buques con bandera uruguaya y el Estado se ahorraría ese dinero, que es un monto muy importante. Como se dijo, eso no solo está pasando con el combustible, sino a todo nivel. Es como si uno en vez de tener su coche propio, permanentemente estuviera alquilando un "taxi flet" o pagando un remise: llega un momento en que es evidente el gasto. Con lo que se ha gastado, ya tendríamos muchos barcos.

Sin duda que esto también puede pasar con la prospección petrolera en este país y con todo lo que eso genere. Entonces, hay que tener en cuenta para el futuro cercano la necesidad de poner buques de bandera uruguaya para esos servicios y esos fines, porque es mucho dinero el que se va. Esto podría ser beneficioso para el país, no solo desde el punto de vista económico, sino también laboral: al tener buques con bandera nacional, estamos dando fuentes de trabajo; es muy importante tener en cuenta eso.

Hay otro tema que queremos tocar, y que venimos trayendo reiteradamente: sé que no es fácil de resolver, pero sería cuestión de que las partes se pusieran de acuerdo. Si bien nosotros desarrollamos una actividad civil, en cuanto nos dedicamos al transporte, estamos regidos por el Ministerio de Defensa Nacional. En otros países del mundo esto ha sido resuelto hace muchos años, concretamente, en naciones que han estado, inclusive, en la Segunda Guerra Mundial, como Estados Unidos, Inglaterra y Alemania. Aún en aquellos momentos especiales donde había que tener estrategias muy adecuadas, la Marina Mercante dependía de un Ministerio de Transporte. De hecho, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene una dependencia y un Director de la Marina Mercante, pero es un cargo ilustrativo, decorativo, porque no cumple ninguna función. Estamos reglamentados, regidos y controlados por la Prefectura Nacional Naval, por la Dirección de la Marina Mercante de la Armada Nacional, Ministerio de Defensa Nacional. Nos gustaría que el señor Ministro de Defensa Nacional nos recibiera alguna vez; hemos solicitado audiencia en reiteradas oportunidades pero no hemos tenido esa oportunidad.

Algún día debería considerarse la posibilidad de pasar la Marina Mercante a la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

También hay otro tema relativo al trabajo que lo vamos a plantear mañana, porque mientras trabajamos estamos regidos por el Ministerio de Defensa Nacional, cuando pretendemos jubilarnos pasamos a Industria y Comercio, pero en realidad somos transporte. Este tema no ha sido tocado en Uruguay, cuando en los demás países del MERCOSUR y del mundo está reglamentado y legislado porque es una actividad especial. No tenemos la misma actividad que un empleado de tienda, sin desmerecer ninguna profesión.

Estos temas nos interesan y sería bueno que los señores legisladores -sabemos que algunos son marinos- se interiorizaran más en el tema marítimo. Sería interesante saber lo que está perdiendo el país por no tener una legislación adecuada para el transporte marítimo.

SEÑOR GOINHEIX.- Antes existía el comercio cuando los mares eran tierra de nadie; ahora, desde 1985, el comercio se desarrolla en los mares que son tierra de todos. Para países pequeños como Dinamarca, el hecho de que los mares sean tierra de todos le ha permitido extender su territorio virtual, porque tiene una flota enorme con buques mercantes navegando por todo el mundo. La flota más grande es de los griegos, pero en la comparación del Producto Interno Bruto país con el Producto Interno Bruto marítimo, Dinamarca está extraordinariamente volcado al mar. En Uruguay estamos de espaldas al mar.

Sería interesante que un país chico como el nuestro tuviera buques mercantes. Por ejemplo, la mitad del petróleo que trae ANCAP podríamos traerla nosotros, la otra mitad la tendría que traer otro. También podríamos hacer como esos otros que llevan y traen petróleo por todo el mundo. Me gustaría replantear -no sé si con ustedes o con quién- la estrategia nacional de hacer crecer el Producto Interno Bruto aumentando la flota mercante. ¿Por qué no vamos a dragar puertos de Holanda en vez de que los holandeses vengan a dragar acá? ¿Por qué no competimos con los holandeses o con los chinos dragando puertos de Australia o de Angola? Tenemos una Marina Mercante reculada que en 1996 perdió su último buque. Los dinamarqueses tienen saturada su necesidad y salen a buscar otras oportunidades afuera; nosotros ni siquiera tenemos saturada nuestra necesidad más mínima. Estamos absolutamente quedándonos atrás.

SEÑOR POZZI.- Todo lo que han dicho los compañeros es absolutamente válido para mí; no estoy hablando en nombre de la Comisión. En el último punto también coincido con la opinión de ustedes. No es que no se haya hecho nada, pero hay que trabajar bastante más para que la Marina Mercante esté en el lugar que por lo menos algunos piensan que debería estar y regida por quien pensamos que debe regirla. De todas maneras, principio tienen las cosas y se está trabajando; veremos qué resultados obtenemos. No es algo sencillo. Inclusive hay más problemas de los planteados aquí, como el de la integración de las tripulaciones, etcétera. Esto ha sido largamente planteado en esta Comisión por otras gremiales como la de ustedes.

En cuanto a lo que planteaba el licenciado May relativo al Bunker, creo que es un tema que a veces no se entiende bien. En realidad habría que ilustrarlo diciendo que es como una estación de servicio donde en lugar de llevar el barco a cargar combustible, este es traído al barco desde el lugar donde se provee. La Comisión debería saber que de la flota de Bunker, en realidad, ya hay dos o tres barcos varados, dos de ESTIMAR y algún otro. Esto quiere decir que gran parte de la flota que hacía servicio de Bunker está detenida, en parte porque las cifras reflejan un enlentecimiento de los pedidos de Bunker -puede ser por el precio-, y en parte porque en algún momento hubo un contrato de DUCSA con el Baltic que complicó bastante las cosas porque el precio del flete era muy bajo, entonces todos los fletes se empezaron a hacer por esta vía. En algún momento habrá que encarar estos problemas.

La inquietud del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante sobre el desarrollo de la Marina Mercante, también la tenemos nosotros. En algún momento de este año, quizás el próximo mes, será fruto del trabajo de esta Comisión, sobre todo en lo que tiene que ver con la prospección petrolera y las operaciones "off shore". Percibimos que esto significa una explosión de cosas para las cuales no estamos de ninguna forma preparados.

El tema que también preocupa al Colegio y a otras gremiales, relativo al trabajo de los uruguayos arriba de los barcos, sean de bandera uruguaya o de bandera extranjera, que operen en nuestras aguas jurisdiccionales, probablemente sea encarado en el correr de este año o en el que viene. Algunos prevemos que todo esto que hoy todavía parece lejano y en pañales, va a venir más rápido de lo que pensamos. Si no existen determinadas cuestiones que regulen esa actividad y esa probabilidad de empleo, van a venir barcos de otros lugares y se van a quedar con todo el empleo. En eso seguramente vamos a trabajar después de que terminemos de solucionar el problema de la Ley Nº 18.881. Tengan la certeza -a pesar de que no puedo hablar en nombre de todos los colegas- de que la inquietud que ustedes tienen es compartida prácticamente por todos los integrantes de la Comisión. El trabajo que se realice en aguas jurisdiccionales uruguayas debe ser, en gran parte -aunque no todo-, para nuestros marinos. Quería trasmitirles esto para que sepan que el tema está en la cabeza de todos nosotros y esto se va a reflejar en algunos proyectos que discutiremos y llevaremos adelante.

SEÑOR SARAVIA.- Pido disculpas por haber tenido que salir; a veces tenemos más de una actividad en forma simultánea. Por este motivo, quizás me haya perdido alguna parte de la exposición.

Sobre la primera parte del planteo, me gustaría decir que originalmente, a pedido del señor Ministro y del Presidente de la Administración Nacional de Puertos, fue presentado un proyecto de ley por parte de la bancada de Gobierno, el que se estudió y en el que se trabajó. Quedó entendido que los puntos que ustedes plantean se iban a solucionar.

En cuanto al abanderamiento a corto plazo y solo para los temas de dragado -ese fue el planteo-, como no salió como correspondía, se protege la parte del empleo, es decir, empleo nacional con porcentaje

correspondiente, dejando un pequeño margen si se utilizan naves extranjeras. Es como si yo fuera a hacer una obra: el capataz es mío, pero negociamos cómo se toma y cómo se paga el personal, bajo la legislación uruguaya y con todos los beneficios sociales que corresponden a nuestro país. Si eso no quedó plasmado correctamente o si por algún motivo la empresa que en ese momento hacía el pedido, a la cual la Administración Nacional de Puertos respondía con este proyecto, buscó algún artilugio, eso es picardía que la Administración Nacional de Puertos no debió haber dejado que pasara.

De esta Comisión salió un proyecto en el que se establecía claramente lo que había que defender y cómo se podía favorecer pequeñas cosas por las urgencias de los trabajos, que permitieran al Estado, en este caso a la Administración Nacional de Puertos, cumplir en tiempo y forma los objetivos importantes. Ese fue el criterio con el cual el Partido Nacional acompañó la propuesta que presentó el señor Diputado.

Al existir una interpretación eventualmente diferente de este proyecto, ya hace más de dos meses que se venían planteando las modificaciones, pero ahora nos enteramos que se va a eliminar y a sustituir por otro que esperemos sea más completo, más claro y que permita conciliar los intereses de todos, públicos y privados. Sé que esto no es exactamente lo ideal -lo ideal podría ser el planteo que hace el Capitán de que vayamos a más y que no estemos jugando a menos-, pero creo que no se puede hacer todo. Es cierto que hace ciento ochenta y cinco años que estamos de espaldas al mar. Si esta iniciativa implica empezar a cambiar, bienvenida sea. Seguramente vamos a tener muchos traspiés pero tratemos de unificar el criterio para que el objetivo sea el del país y no a nivel sectorial, como existe hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas les agradece su presencia. Como miembro nuevo de la misma, algunos aspectos escapan a lo que sabemos, pero los tres puntos planteados fueron muy concretos y coherentes; trabajaremos en consonancia para tratar de buscar una solución a este tema.

SEÑOR MOLEDO.- Agradecemos que nos hayan recibido y que estén atentos a los planteos que podamos hacer.

(Se retira de Sala la Delegación del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante)

(Ingresa a Sala una delegación del Aeródromo Departamental de Maldonado "El Jagüel")

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto de recibir a las autoridades del Aeródromo Departamental de Maldonado "El Jagüel", a su Presidente, el señor Eduardo Leoncini y a su Vicepresidente, señor Juan Manuel Burgueño, quienes han solicitado ser recibidos para plantear su problemática.

SEÑOR LEONCINI.- El Aeródromo Departamental de Maldonado, es el extinto Aeropuerto Internacional de Punta del Este, "El Jagüel". Para completar nuestra intervención, dejaremos en poder de la Comisión toda la documentación que hemos ido elaborando en el correr de este tiempo.

Actualmente Maldonado está implementando un plan de ordenamiento territorial que se denomina "Eje Avenida Aparicio Saravia" y que ya está en la parte de Planeamiento. Inclusive, en las reuniones con el Congreso de Intendentes ya ha sido mencionado.

Lo que nos afecta a nosotros, como voz cantante de los operadores del Aeródromo -es bueno distinguir que no es lo mismo un aeropuerto que un aeródromo, para que por ahora no entren a tallar las competencias con el Aeropuerto Internacional, concesionado en manos extranjeras-, es la eliminación del Aeródromo, tal como está previsto en este plan.

El Aeródromo fue internacional por más de treinta años y llegó a ser el principal aeropuerto del Uruguay, en operaciones por mes y por día. Ahora, en lugar de fortalecer su entorno, lo eliminan directamente, con todo lo que ello significa y con el costo económico que implicaría hoy crear un aeródromo nuevo.

En varias oportunidades intentamos hablar con las autoridades departamentales hasta que, luego de mucho insistir, nos recibió el señor Intendente de Maldonado. El se vio un poco sorprendido ante determinadas cosas

porque claro, se hizo un proyecto y no se relevó toda la zona, incluyéndonos a nosotros, operadores principales del Aeródromo.

En el material que les dejamos decimos que en el período que va entre abril de 2011 y abril de 2012 realizamos más de seiscientas horas de vuelo. En total, unos tres mil setecientos saltos de paracaidismo en un año, que representan novecientos vuelos y unas cuatrocientas horas de vuelo para el avión. También explicamos al señor Intendente que hoy por hoy, con la avidez que hay de pilotos en Uruguay, en Sudamérica y en el mundo, se nos podría considerar una institución de enseñanza. Ya que no se nos consideraba a nivel deportivo, que al menos se nos considerara a nivel institucional y de formación. Podríamos ser una extensión de la Universidad de Punta del Este -creación que me pareció brillante-, ya que damos formación terciaria. Un piloto profesional hoy debe tener el ciclo básico completo y, como mínimo, Nivel 4 OACI para poder volar internacionalmente. Nosotros los estamos formando para ello, pero como no tenemos carteles porque siempre fuimos un aeroclub de perfil bajo, que no hace publicidad, se ve que al asesor internacional que vino a hacer el "Eje Aparicio Saravia" se le escapó. No nos relevaron ni participamos de los siete talleres que dicen que se hicieron en Maldonado. Sí estuvimos en la audiencia pública del 15 de marzo, donde la gente quedó asombrada de que el aeroclub fuera una institución de enseñanza o deportiva -como se lo quiera considerar-, con personería jurídica vigente.

Otro punto que tocamos fue que ya que se hablaba de millones de metros cuadrados de construcción en esa zona. Yo tengo cuarenta y cinco años y nací en Maldonado, al igual que el Vicepresidente del Aeródromo. Desde que nacimos, el Destacamento de Bomberos de Maldonado está en la misma zona. Cuando salen de Maldonado, lo hacen estresados. Así que les dijimos que era una muy buena oportunidad para tener el centro regional del Plan Nacional de Emergencia entablado en el lugar. Más degradado de lo que estamos, imposible. No existe más nada. Queremos que esto sea un soporte al medio de transporte aeronáutico que hoy está en claro aumento.

En este plan se incluía un helipuerto. En Uruguay hay ocho helicópteros privados contra más de ciento cincuenta aeronaves en vuelo, según el Registro de Aviación Civil. Pero van a dejar un helipuerto...

En la Junta Departamental de Maldonado, el arquitecto Pesci, el profesional que llevó a cabo este proyecto, dijo que en el futuro no quedaría ninguna pista sino un estadio de fútbol y un centro cultural. Como esto para nosotros fue lapidario, intentamos recurrir a la sensibilidad de la gente que trabaja en transporte y conoce más de esto, y no de un asesor extranjero que viene por las torres, que a nosotros no nos interesan. Y dijimos claramente que es buen momento para fortalecer el recinto ferial y el centro de convenciones que van a hacer, con una pista, que ya está.

En su momento, fue muy fácil hacer una carretera para matar la pista que entonces era uno de los aeropuertos de mayor flujo del Uruguay. No se pensó en hacer un pase subterráneo. Lo más fácil era hacer una carretera, alambrarla con un alambre de cuatro hilos, que el aeroclub terminó de poner, y así quedó. Ahora ven una parte operativa, que da al norte, y una parte que da al sur, que es un centro clandestino de picadas nocturnas y una pista de ciclismo que bueno... Las imágenes que dejamos hablan por sí solas.

Pensamos que el principal balneario del país, Punta del Este, no puede quedarse en manos de un grupo inversor que va por más dentro de Uruguay, como ya sabemos. Como hemos dicho a muchas autoridades departamentales, no somos un polo atractivo para aeronaves comerciales del extranjero. Por ahora sí lo somos de aeronaves privadas, que hacen su entrada por otros puntos del país y luego van a "El Jagüel", como ocurrió siempre. En el verano tuvimos una media de treinta y cinco a cuarenta aeronaves. Hoy "El Jagüel" está en manos de lo que queda de la DINACIA; ustedes ya conocen el tema, y no voy a entrar en eso. Lo poco que va quedando de la DINACIA mantiene a estas treinta y cinco a cuarenta aeronaves que tenemos en alta temporada, más las empresas de taxi aéreo, más nuestra actividad propia.

En el verano somos uno de los centros de salto de paracaidismo más importante del Cono Sur. Vienen turistas brasileños, paraguayos, chilenos, argentinos. Este año tuvimos la suerte de hacer un curso de quince días con americanos, que fue impresionante. Vienen a veranear y hacen lo que más les gusta: saltar en paracaídas.

Entonces, la eliminación de esto llevaría a que Punta del Este se quedara con un solo aeropuerto. Nuestra actividad no es compatible con la comercial por la estructura del Aeropuerto Internacional.

En la Comuna de Maldonado no contaban con que nosotros teníamos todo esto metido ahí. Por eso les queremos informar de la situación que se viene dando. Asimismo, a muchos colegas aeronáuticos les estamos informando de la situación que se puede dar en el resto del país, con el pedido de privatización de otros cuatro aeropuertos en manos del mismo grupo.

SEÑOR BURGUEÑO.- Nuestra presentación no es en contra del Plan Aparicio Saravia. Simplemente nos centramos en lo que es el Aeródromo "El Jagüel" y en lo que significa eliminar una pista que ya existe, con la dificultad que hay actualmente para construir pistas. Estamos a favor de integrar y de jerarquizar Punta del Este y el Plan Aparicio Saravia.

Se está hablando de crear un eje de educación, con la Universidad de la República ya instalada, y buscando que se instalen nuevos centros educativos en la zona. Nosotros somos una institución de educación. Hemos formado una cantidad de pilotos que hoy están trabajando en líneas aéreas, a nivel particular o en sus propios aviones. Entonces, podemos ser parte de ese eje de educación que se está pensando en Aparicio Saravia, que va desde el Club Hípico del Country hasta la pista del Jagüel. Entendemos que el aeródromo de El Jagüel es parte fundamental en el fomento del turismo, del deporte y de la educación. A pesar de todas las restricciones que actualmente tiene el aeródromo para operar, siguen llegando aviones y helicópteros extranjeros. Asimismo, se dan cursos de paracaidismo. A pesar de todo, el aeródromo sigue viviendo.

Tengo un comentario fresco: el aeródromo de San Fernando en Argentina va a cerrar por dos meses, y los pilotos argentinos están buscando un lugar donde llevar sus aviones. Ya nos llamaron una cantidad de ellos para poder dejar el avión en El Jagüel con o sin hangar. Quiere decir que nos siguen manteniendo como alternativa.

Nosotros estamos enfocados a la aviación porque es lo que nos gusta y lo que hemos hecho durante mucho tiempo, pero también podemos pensar esto desde el punto de vista de la mano de obra. Esta actividad genera mano de obra para los mecánicos, para los controladores aéreos que controlan los vuelos, para los hoteles y para el sector gastronómico, porque los pilotos que van a venir van a utilizar esos servicios. Es un granito más de arena que colabora con la dinámica de la zona.

Se plantea hacer un futuro estadio, un parque temático y un centro cultural. Nos parece fantástico, pero en Maldonado tenemos mucho verde; hay que cuidarlo. Tenemos algo que ya está instalado y que supo ser un paseo para la familia. Nosotros, que vivimos en Maldonado, cuando volábamos veíamos gente sentada al lado de la pista viendo aterrizar y despegar aviones o a los paracaidistas, al mismo tiempo que aprovechaban el parque de El Jagüel. Hoy nada de eso sucede. Si estamos pensando en un espacio abierto, en algo para la familia, se puede jerarquizar el parque de "El Jagüel", el aeródromo e integrarlo a un plan nacional de seguridad con algunas cosas que seguramente habrá que hacer. Si se hace lo que se piensa en el plan Aparicio Saravia, las salidas hacia el este, oeste y norte van a ser mucho más claras y desde ahí se puede centralizar todo.

La alternativa de que Laguna del Sauce sea un aeropuerto deportivo es inviable, porque es un aeropuerto comercial. Somos conscientes de que poner un avión nuestro allí a dar instrucción en verano es buscar un accidente. Nosotros utilizamos 800 metros para despegar y la pista del aeropuerto tiene 1.800. Se perderían tiempos enormes, se dilapidarían recursos y seríamos una traba para que a los dos meses pase algo feo.

SEÑOR LEONCINI.- No sé si recuerdan el incendio de la Fortaleza de Santa Teresa. Ese incendio fue controlado y finalmente extinguido por la gente de ANEPA. Creo que los señores Diputados conocen a ANEPA. Esta Asociación nos está asesorando en este tema. En la cabecera que hoy estamos usando de "El Jagüel" pasa un hidrante. ANEPA, con dos tomas de hidrantes no tendrían que cortar carreteras para hacer cualquier tipo de procedimiento. Es más: cuando se aplica el plan nacional de emergencias estaría bárbaro que tuvieran aviones para trabajar en esa zona. Hoy no los tienen porque no tenemos la infraestructura adecuada para ello. Este es un hecho más que relevante porque en materia de extinción de incendios, Uruguay, con todo el plan forestal que tiene, a no ser por los helicópteros de la Fuerza Aérea, no tiene nada.

SEÑOR SARAVIA.- Entendí claramente los planteos que hicieron y que tuvieron las entrevistas correspondientes con la Administración municipal. Lo que no escuché en ningún momento es qué

opina el Ministerio de Defensa Nacional, que es el que tiene la autoridad definitiva en el tema.

SEÑOR LEONCINI.- Es una pregunta excelente.

La entrevista con la DINACIA fue solicitada hace más de treinta días. Tuvimos la suerte -para ellos la desgracia -de cruzarnos en la Embajada de Francia, con motivo del lanzamiento del raid -dejé la información correspondiente a la Comisión-, con el señor Washington Martínez, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, y con el señor Alarcón de la DINACIA, a quien le aclaré que estaba esperando hace más de veinte días una entrevista con él. Me preguntó: ¿Qué entrevista? Por orden, esta entrevista tendría que haberse dado primero, porque existe un comodato entre la Intendencia y el Ministerio de Defensa Nacional para hacer un aeropuerto. Por eso, a los primeros que recurrimos fue a ellos, pero me parece que van a ser los últimos en recibirnos. Seguimos esperando una respuesta. Vuelvo a agradecer a los señores Diputados por habernos recibido, y que en menos de diez días hayan fijado el día y la hora de la entrevista. En cambio, a la DINACIA le pasé por escrito, vía telefónica y personalmente la solicitud hace diez días en el lanzamiento del raid de los franceses Cuando me presentaron al señor Alarcón le dije: "Mire que estoy esperando que me reciban". No voy a entrar a polemizar en eso, pero es un tema de falta de personal y de capacidad. Hoy por hoy los aeropuertos a nivel nacional son consecuencia de lo que son ellos hoy.

SEÑOR PEDREIRA.- Es un gusto que venga gente a esta Comisión a esclarecer los temas

Voy a hacer algunas preguntas.

Si bien los planes directores son de estricta jurisdicción y soberanía departamental, hay algunas cuestiones reguladas por la ley nacional, sobre todo en el procedimiento. Ustedes dijeron bien lo de los talleres y mencionaron lo de la audiencia. Nosotros no sabemos si el plan director departamental de Maldonado se está tratando en la Junta. Me parece muy bien traer este tema en esta Comisión porque todo lo que pasa por Maldonado termina teniendo alcance nacional, más en estas cosas que nos conectan con el mundo exterior.

La ley prevé algunas cosas. Ustedes están planteando un plan de acción integrado, donde El Jagüel podría permanecer y articularse con otras propuestas. Eso está previsto en la ley nacional. También prevé algunas otras cosas como informes de los Entes, Ministerios y demás, a fin de opinar sobre este plan director. Quiero saber si hay algunos informes de los Ministerios de Defensa Nacional, de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Queremos saber si hay avances en ese sentido.

Asimismo, quiero saber si han tenido algún tipo de entrevista con la DINOT que, en definitiva, es la que regula o lleva adelante todo el proceso de ordenamiento territorial a nivel nacional. Si bien no define sobre lo que se va a hacer en cada departamento, ordena las discusiones y los procesos. Las directrices nacionales recién se están elaborando, por lo que tal vez haya tiempo de poder incidir en alguna de estas posibilidades que permite la ley. Pero no sabemos a qué altura de las conversaciones están ni si hay posiciones tomadas. Sería bueno manejar esa información.

SEÑOR SILVA.- En todo plan de ordenamiento que va a tener modificaciones a veces hay cosas que son irreversibles. Dentro de lo irreversible, ¿qué alternativa han manejado? ¿Hay alternativas? Ustedes dijeron que se cortaría la mitad de la pista. ¿Hay posibilidad de seguir la pista hacia otro lado? ¿Han planteado a las autoridades propuestas alternativas?

SEÑOR BURGUEÑO.- Una de las alternativas que planteamos fue la siguiente. Inicialmente, El Jagüel tenía una pista de pasto, que corta a la otra pista, la cual podría perfectamente reacondicionarse o utilizarse. También se podría utilizarla así como está, sin necesidad de alargarla, dejando que la avenida pase por donde está pasando. Quizás, le quitaría el potencial que significaría utilizarla en los congresos. Sería fantástico imaginarse un centro de convenciones, con una pista al lado, que la gente pueda aterrizar y que en dos minutos esté en su hotel. Si no se quiere llegar a eso para evitar problemas comerciales con las otras terminales aeroportuarias, por lo menos estaríamos manteniendo la aviación deportiva. Con la pista como está se puede mantener y se seguiría operando como hasta ahora. Lo que nosotros entendemos que es un pecado es romper lo que ya está.

SEÑOR LEONCINI.- Con respecto a lo que decía el señor Diputado Silva, hacia el lado norte, es la zona de reserva del humedal. Quiere decir que en esa dirección estaríamos limitados. Si bien se podría estirar para esa zona, es la reserva del humedal. Según el proyecto que entregué a la Comisión, ahí iría un paseo peatonal. La otra alternativa que nos dieron era utilizar la alameda, que es un campo al sur de San Carlos, que durante infinidad de años fue mayormente degradado por el retiro de tierras y césped. Es un campo de pastoreo municipal. O sea que su utilización es inviable; además es inundable por estar lindero al Arroyo Maldonado. Por esa razón fue que dijimos que la obra de cimentación o de contrapiso es inviable. Pero esas fueron las únicas dos alternativas que se manejaron.

El expediente que dejé en manos de la Comisión fue el que entregamos a la Intendencia de Maldonado, a quien -para contestar la pregunta realizada por el señor Diputado Pedreira- le planteamos dos posiciones claras. En primer lugar, le planteamos hacernos cargo, conjuntamente con ella, que es la propietaria del terreno, del usufructo y la explotación del aeródromo, sobre lo que hay antecedentes en el resto del país, ya que no todos los usufructos están en poder de la DINACIA, como el de San José, Trinidad, Rocha -por ahora-, y varios más. El aeródromo de Carmelo es de la DINACIA, que tiene una pista de pasto, y por ahora por allí se está llevando a cabo el tránsito de la Dirección Nacional de Aduanas y la Dirección Nacional de Migraciones con los aviones de menor porte, que son los que pueden operar en el Jagüel.

El otro punto que tratamos con la Intendencia fue que la infraestructura, que hoy está operable, podría utilizarse para el centro regional del Plan de Emergencia. También planteamos -teniendo en cuenta uno de los puntos mencionados por el arquitecto que hizo el ordenamiento- la posibilidad de volver a lo que fue otrora, es decir, contar con los mil quinientos metros de pista. Y ojalá que sea así, porque tal como dijo el señor Burgueño, sería muy bueno tener un centro de convenciones y recinto ferial con una pista de aterrizaje al lado. Además, durante el año se realizan algunos "test drive" para promocionar algún vehículo, y se necesita alguna zona para hacerlo. Por tanto, si se elimina la pista no sé dónde se van a hacer este tipo de cosas.

Con respecto a la otra pregunta realizada por el señor Diputado Pedreira, quisiera decir que estamos esperando la respuesta de la Intendencia. La documentación fue entregada en el mes de febrero, en tiempo y forma, antes de la audiencia pública, que fue el 15 de marzo, en donde nosotros expresamos solamente lo que dice ahí. Hasta ahora no hemos obtenido respuesta, aunque la Intendencia empezó a preocuparse un poco más por la actividad que se lleva a cabo allí.

En cuanto a lo consultado con respecto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cabe destacar que solicitamos una audiencia con la Directora Nacional de Transporte, la señora Rodríguez, quien la semana pasada estaba enferma y no nos pudo recibir; estamos esperando que nos den fecha para una nueva audiencia. También quisiera decir que todavía no hemos tenido contacto con la DINOT.

En realidad lo que queremos es ofrecer a ustedes la opinión de un explotador de una pista, de un aeródromo en el Uruguay, donde cuesta tanto hacer infraestructuras. Además, como dijo el señor Burgueño, debe tenerse en cuenta los anexos de obras que se llevan a cabo en diferentes aeropuertos extranjeros y que quienes tienen propiedades en Punta del Este y poseen aeronaves buscan este aeródromo como recurso. Digo esto porque dos o tres personas solicitaron traer sus aeronaves a Punta del Este mientras reparan el Aeródromo de San Fernando, en Buenos Aires.

Como bien dijo el señor Burgueño, nosotros queremos sentirnos parte del Eje Aparicio Saravia, y se lo dijimos al señor Intendente. En realidad, no queremos que nos excluyan y nos gustaría que revieran la situación o, por lo menos, la estudiaran. Por eso en la información que entregamos a la Comisión constan las horas de vuelo y la cantidad de operaciones, lo cual también enviamos a la Intendencia, ya que desconocían esos datos.

También quisiera decir que estuvimos reunidos con las tres bancadas de la Junta Departamental, la del Partido Nacional, la del Partido Colorado y la del Frente Amplio, a las que le dimos una charla informativa. Cabe agregar que ninguno de estos partidos emitió un juicio, ya que el proyecto está por ingresar a la Junta.

SEÑOR PEDREIRA.- La ley prevé que los informes de los entes del Ministerio se realicen antes de la presentación del proyecto en la Junta Departamental. Por eso es importante saber en qué parte de la discusión nos encontramos, porque no es lo mismo tomar una decisión con la información necesaria que hacerlo sin la mitad de los datos que se requieren.

SEÑOR LEONCINI.- El arma de trabajo que utilizamos con las tres bancadas y con los Directores de la Intendencia fue la misma.

El nivel del horizonte, desde la perspectiva de un ser humano normal, es a 1.70 metros, y por esa razón invitamos al Arquitecto Pesci, el asesor extranjero que se contrató, al señor Jorge Hourcade y al arquitecto Riela, Director de Planeamiento de la Intendencia de Maldonado, a utilizar nuestra herramienta de trabajo, que es el avión, para que hicieran el relevamiento más arriba y cambiaran el nivel del horizonte. Esto lo hicimos para que vieran lo que le queríamos explicar, lo cual para nosotros es fácil porque permanentemente vemos todo desde arriba, no así para una persona normal.

En el archivo que entregamos a la Comisión hay una serie de fotos. Dos de ellas son de un evento que se llevó a cabo en la pista del Jagüel -creo que fue una carrera de Fórmula II-, las cuales se sacaron del centro de la pista callejera de Punta del Este, por lo que el eje de estas fotos es la pista. Entonces, yo les solicité que no miraran la pista, sino el horizonte, para que vieran cómo era Punta del Este sin los edificios, y que la pista no molestaba a nadie y operaba con normalidad.

En realidad, la pista tiene medianos resultados en materia de infraestructura porque no ha recibido ningún tipo de mantenimiento, pero como es de muy buena calidad se ha mantenido bien; no está bacheada y el balizaje, si bien está obsoleto, fue reciclado en algún momento por el aeroclub. Además, como se sabe, no hay una torre de control -eso está en el informe que entregamos-, por lo que por arriba de los mil pies dependemos del CPA de Laguna del Sauce. Por tanto, si se lograra lo que pedimos se podría descongestionar la actividad de ese aeropuerto.

SEÑOR BURGUEÑO.- No me quedó claro si los informes de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y Defensa Nacional deberían surgir por consulta de las distintas bancadas de la Junta o por iniciativa nuestra.

SEÑOR PEDREIRA.- En los procedimientos que marca la ley -no recuerdo si es en el artículo 25-, está previsto que se contemplen informes. Supongo que en el procedimiento estará previsto conformar una Comisión Técnica, integrada con gente de la Intendencia y de la DINOT, la cual deberá llevar adelante la discusión en talleres y audiencias públicas. Además, está previsto que los informes estén sobre la mesa antes del ingreso a la Junta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por supuesto, haremos llegar la información que ustedes presentaron a cada uno de los integrantes de la Comisión.

Además, creo que podemos pedir informes al Ministerio de Turismo y Deporte, ya que pienso que sería bueno contar con ese punto de vista antes de que el proyecto ingrese en la Junta Departamental. En ese sentido, quisiera solicitar a los integrantes de la delegación que cuando tengan en su poder los informes de los Ministerios, nos los hagan llegar a la Comisión a fin de saber cómo se viene desarrollando el tema. Creo que es buena cosa que lo hayan sacado del ámbito departamental y que lo hayan planteado en esta Comisión, ya que esta asesora se abocará a analizar la forma de dar luz a este tema.

SEÑOR LEONCINI.- Quisiera decir que también estamos trabajando con la Liga de Fomento de Punta del Este en este tema, la cual fue muy buena receptora. Asimismo, estamos trabajando con el Alcalde de Punta del Este, ya que tenemos que intentar focalizar todo en el turismo, y en diferentes épocas del año. En realidad, no queremos polemizar el tema de los otros aeropuertos, ni lo relativo a la altura, solo queremos preservar una cosa que fue un foco muy fuerte para Punta del Este y el Uruguay, y es que nuestra actividad, si bien está un poco menguada, se necesita a fin de contar con pilotos y técnicos.

Solo nos resta agradecer en nombre de la Comisión Directiva del club y decirles que las puertas del aeroclub Punta del Este están abiertas por cualquier información extra que quieran recibir. Nosotros tenemos más datos, los cuales no expusimos porque no queríamos agobiarlos con tanta información. En el documento que entregamos consta lo más importante.

También quisiera decir que tenemos previsto hacer llegar a la Intendencia un resumen fotográfico de los últimos diez años de esa zona, ya que a veces las imágenes se entienden mejor que las palabras. Quizás de esa forma se puedan despertar cosas que quienes están relacionados con el transporte ven de una manera más fácil.

SEÑOR SILVERA.- Solo quisiera saber cuántos pilotos han formado.

SEÑOR LEONCINI.- Nosotros nos fundamos en 1993. En esa época Maldonado era el único departamento de Uruguay que no tenía una escuela de vuelo, cuando otros departamentos tenían dos o tres.

Hemos formado a más de veinte profesionales, los cuales están trabajando. En la actualidad tenemos catorce alumnos activos y seis en lista de espera. Tenemos una lista de espera porque no solo impartimos clases con respecto a la parte técnica, sino que también ofrecemos una formación integral. Por eso, si un alumno rindió matemáticas de sexto y la reprobó, hasta que no la apruebe no puede tomar el curso.

Cabe destacar que se están por recibir dos alumnos de Piloto Privado A -la semana que viene entran dos más-, que es la primera fase de la licencia, si es que contamos con un Inspector de la DINACIA que vaya a tomarles el examen.

Como dije, hemos formado a veinte pilotos profesionales, los cuales están trabajando en el ámbito privado, en aviación y en infraestructura, ya que algunos se están desempeñando en los aeropuertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La comisión agradece su visita.

(Se retira de Sala la delegación del Aeródromo Departamental de Maldonado "El Jagüel")

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría acordar con los miembros de la Comisión a dónde enviaremos la versión taquigráfica de la reunión de hoy. Propongo que la versión taquigráfica de la reunión con los profesionales de la marina mercante sea enviada al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Ministerio de Defensa Nacional, al Ministerio de Industria, Energía y Minería, ANCAP y a la Administración Nacional de Puertos.

En cuanto a las palabras vertidas por los integrantes del aeroclub, sugiero que la versión taquigráfica sea enviada al Ministerio de Turismo, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a la DINOT, al Ministerio de Defensa Nacional, a DINACIA, a la Intendencia Municipal de Maldonado y a la Junta Departamental de Maldonado.

SEÑOR SARAVIA.- Sugiero que la Comisión haga una gestión, que puede ser informal, para que la DINACIA atienda rápidamente a esta gente, porque me parece que los procesos van muy rápido y, de alguna manera, se han concentrado mucho en la parte departamental pero no en lo relativo a los aeropuertos.

Hemos tenido acá al señor Ministro y a sus asesores. Sé que hay un problema muy importante, una definición política que el señor Ministro por supuesto que tiene derecho a tomar, pero creo que es importante que esté enterado. Quizás de todo esto lo más rescatable es la importancia, el volumen, el trabajo y las consecuencias que puede tener que este aeropuerto "El Jagüel" siga funcionando, adaptado a la realidad que hoy vive Maldonado, o deje de hacerlo.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.